

Les chemins de fer et les gares parisiennes sous Napoléon III¹

JEAN BÉRENGER

Louis Napoléon Bonaparte voulait à la fois transformer Paris en réalisant un programme de grands travaux et développer la construction des chemins de fer, qui avait pris du retard sous la monarchie de juillet. De la rencontre de ces deux pré-occupations allaient naître les grandes gares parisiennes, qui marquent encore le paysage de la capitale au XXI^e siècle. Après le coup d'État de 1851, « l'économie politique du 2 décembre » s'inspirait de la pensée saint simonienne et de la théorie des dépenses productives et contrastait avec la politique économique frileuse de la Monarchie de Juillet. Le Prince président voulait mobiliser rapidement les capitaux disponibles pour réaliser des investissements massifs et moderniser l'économie, mais les investissements seraient financés par des emprunts et non par les impôts, qui risquaient de briser la croissance, qui avait redémarré après la crise économique de 1847-1848. Le déficit budgétaire était néanmoins accepté, mais il ne serait qu'un mal provisoire. Napoléon III prit des mesures rapides et il confia au baron Haussmann, préfet de la Seine de 1853 à janvier 1870 la transformation de Paris.² Nous rappellerons d'abord quelques étapes du développement des chemins de fer avant d'évoquer les principales gares parisiennes construites sous le Second Empire. Si elles ont pour la plupart été agrandies voire reconstruites à plusieurs reprises elles existent toujours et marquent le paysage parisien du XXI^e siècle.

L'essor des chemins de fer

En 1852, le Crédit mobilier des Frères Péreire ambitionnait de diriger l'épargne vers les grandes affaires industrielles, face à la banque d'affaires des Rothschild, plus prudente et plus conservatrice, qui préférait investir dans les fonds d'État, mais qui avait déjà fondé la puissante compagnie du Nord. En 1859, le Crédit industriel et commercial a commencé à drainer l'épargne des particuliers.

¹ Orientation bibliographique : E. Anceau, *Napoléon III*. Vol. 1. Paris 2008. Fr. Caron, *Histoire des Chemins de fer en France*. 2 vols. Paris 2005. M. Carmona, *Haussmann*. Paris 2000. C. Lamming, *La création du chemin de fer en France (1825-1900)*. Paris 2006. C. Lamming, *Train touristiques en France*. Paris 2008.

² Carmona, *Haussmann*, passim.

Dans le programme économique de Napoléon III, les transports occupaient une place primordiale parce que selon lui les chemins de fer désenclaveraient les régions isolées, dont l'économie était en retard, ils faciliteraient les déplacements des personnes à l'intérieur de l'hexagone et surtout ils stimuleraient les industries du charbon, du fer et des constructions mécaniques. En revenant à Paris de son exil londonien, en 1848, il aurait déjà eu un plan du réseau de chemin de fer tel qu'il fut construit sous le Second Empire. Il pensait que le rôle de l'État était néanmoins limité : définir les grandes orientations et les priorités, financer les plus grosses dépenses comme la construction des gares ou des viaducs, mais il souhaitait concéder l'exploitation des chemins de fer à des compagnies privées que l'État se contenterait de surveiller. En revanche la concession serait de 99 ans pour donner le temps aux compagnies d'amortir leurs investissements et de rémunérer les capitaux investis.

Il voulait donc donner une vive impulsion à la construction des chemins de fer, qui était en retard par rapport à la Grande-Bretagne, mais aussi par rapport à d'autres pays européens comme l'empire d'Autriche. La France ne comptait en effet en 1852 que 3,870 kilomètres de lignes en exploitation. En effet le plan voté par la Chambre des députés en 1842, qui était ambitieux, n'avait pas encore été réalisé, car la crise de 1847 avait interrompu la construction des grandes lignes. C'est pourquoi Louis-Napoléon confia le ministère des travaux publics à Magne, un de ses fidèles, qui travailla en bonne intelligence avec le baron Haussmann, le principal artisan de la rénovation urbaine de Paris sous le Second Empire.³

Magne convoqua dès le 6 décembre 1851 les compagnies qui cherchaient des concessions et le 10 décembre 1851, on trouva un accord pour construire le chemin de fer de ceinture. Le 5 janvier 1852, la ligne Paris Lyon fut concédée, tandis qu'on lançait l'obligation à 300 francs ⁴ (200 florins), titre à revenu fixe qui permettait de drainer l'épargne et devint "la pierre d'angle du financement des grands réseaux" pendant les décennies suivantes. En juin le Lyon Avignon et le Marseille Avignon fusionnaient et en 1855 le Paris Lyon et le Lyon Marseille étaient rassemblés, créant ainsi l'artère impériale du PLM Paris Lyon Marseille. Résultat spectaculaire : en 1859, le train spécial de Napoléon III rentrant d'Italie a parcouru la ligne à 100 Km à l'heure, tiré par une locomotive Crampton.⁵ On était loin des diligences et des malles poste qui reliaient Paris à Marseille en une semaine.

³ Haussmann était un haut fonctionnaire exemplaire de la France du XIX^e siècle. Né dans une famille d'origine alsacienne et protestante, il a passé sa jeunesse à Paris où il a fait ses études de droit ; après la révolution de 1830, il a débuté dans la carrière préfectorale et a occupé des postes à Poitiers et à Bordeaux, où il s'est marié. Rallié à Louis Napoléon, il espérait poursuivre sa carrière à Lyon mais distingué par le Prince – président il l'a choisi comme préfet de la Seine en 1852. Etant donné le régime administratif particulier il était à la fois le maire et le préfet de la capitale. Fort de l'appui de l'empereur, il fut l'objet de nombreuses critiques, il a été victime d'Emile Ollivier, qui a obtenu son renvoi par Napoléon III le 6 janvier 1870. Haussmann avait pourtant accompli une œuvre considérable et fait de Paris une métropole moderne. Carmona, *Haussmann*, passim.

⁴ L'équivalent de 200 florins rhénans monnaie officielle de la Monarchie autrichienne

⁵ La France a adopté la locomotive Crampton (type 210) dont la particularité est d'avoir un essieu moteur placé derrière le foyer. Très stable, elle roulait à 120 km/heure en service commercial et assura la traction des trains rapides jusqu'en 1870. Créée en

Dès cette date le réseau principal qui comprenait 9,500 Km de voies était achevé. Les conventions signées en 1859 partageaient le réseau français entre 6 grandes compagnies, ⁶qui exercèrent un quasi monopole jusqu'à la nationalisation du 1er janvier 1938 :

1. Le PLM Paris Lyon Marseille. En 1857 les deux compagnies Lyon-Méditerranée et Paris-Lyon, résultant elles-mêmes du regroupement de plusieurs lignes moins importantes (dont le Lyon-Genève, le Bourbonnais ou le Rhône et Loire) ont fusionné. La même année, le Grand Central, actif au Nord du Massif Central est démembré au profit du PLM et du Paris-Orléans.⁷
2. La compagnie du Nord, entre les mains des Rothschild,⁸
3. La compagnie de l'Ouest est l'extension du Paris Rouen de 1843
4. Le Paris Orléans dominait tout le Sud Ouest et la Bretagne Sud
5. La compagnie de l'Est, créée en 1854, était l'extension du Paris Strasbourg⁹
6. La compagnie du Midi était la seule à n'avoir pas de gare parisienne, les trains directs en provenance de Bordeaux, de Bayonne ou de Montpellier étaient acheminés par Paris-Orléans jusqu'à la gare d'Austerlitz.

Le réseau en étoile centré sur Paris était la consécration du plan établi sous Louis-Philippe, « l'étoile de Legrand » , qui avait été adopté par les députés en 1842, mais dont la réalisation avait été retardée, en particulier par la crise économique de 1847-1848. Ce plan a profondément marqué l'histoire de la France contemporaine parce qu'il a renforcé les tendances au centralisme autour de la capitale, hérité de la monarchie administrative et de la période napoléonienne. Les liaisons entre les grandes villes sans passer par Paris telles Lyon-Nantes, Bordeaux Lyon, voire Bordeaux Marseille ont été retardées, voire négligées, parce qu'elles furent assurées par des trains lents et souvent peu confortables. Le réseau du Grand Central, lancé au début du Second Empire a échoué et s'est achevé par une faillite. On a d'autre part soigneusement évité la concurrence entre plusieurs compagnies pour desservir une même ligne comme c'était le cas en Angleterre jusqu'après la seconde guerre mondiale et la création des British Railways en 1948.

Napoléon III, qui avait compris que ce plan poussait à l'extrême la centralisation à une époque où Paris était aussi la capitale politique et économique de la

1843 par l'ingénieur anglais Thomas Crampton, elle avait été adoptée par la compagnie du Nord puis par les autres réseaux et elle fut construite à plusieurs centaines d'exemplaires. Lamming, *La création du chemin*, 26-27.

⁶ Il faut leur ajouter à partir de 1878, les chemins de fer de l'État, constitués par le rachat de plusieurs compagnies d'intérêt local de l'Ouest de la France, qui, concédées sous le Second Empire avaient rapidement fait faillite.

⁷ Lamming, *La création du chemin*, 64-65.

⁸ Fr. Caron, *Histoire d'exploitation d'un grand réseau : la compagnie du Chemins de fer du Nord*. Vol. 1. Paris 1973.

⁹ En 1871, à la suite du Traité de Francfort, la compagnie de l'Est a cédé à l'Empire allemand 840 km de lignes, qui constituèrent la base du réseau d'Alsace-Lorraine (*El-saß-Lothringische Eisenbahn*), Lamming, *La création du chemin*, 58-59.

France, décida de réagir. C'est pourquoi il envisagea à partir de 1856, la construction de lignes transversales pour établir la communication la plus directe entre Bordeaux et Mulhouse, entre Bordeaux et Lyon, entre Nantes et Mulhouse, entre Calais et Strasbourg ou entre Toulouse et Lyon. Il envisageait aussi la nécessité de lignes secondaires, moins rentables, mais indispensables pour assurer l'essor économique des cantons reculés et il en imposa la réalisation aux grandes compagnies à partir de 1862, en contrepartie des conventions de 1859, qui, très avantageuses pour les compagnies concessionnaires, leur assuraient en principe des bénéfices substantiels.

Le réseau en étoile dominera désormais le paysage ferroviaire français. Deux tentatives pour le concurrencer ont été un échec : le Grand Central et le Rouen Orléans. Le Grand central du duc de Morny, demi-frère de Napoléon III, était d'abord une spéculation financière, mais sa réalisation se heurtait à de grosses difficultés techniques, la construction de lignes à fortes rampes dans le Massif central, qui ne pouvaient que difficilement lutter avec les tracés concédés au Paris Orléans ou au Paris Lyon Méditerranée. La compagnie de Rouen Orléans¹⁰ voulait relier par Louviers et Chartres un port de mer au centre de la France en évitant Paris, mais elle a échoué également dans ses ambitions. Ce projet correspondait à l'esprit de concurrence entre compagnies ferroviaires qui a dominé la construction du réseau ferré anglais. Plus tardif ce projet, dont les travaux n'ont commencé qu'en 1869, fut achevé sous la III^e République. Il était l'œuvre de l'entrepreneur belge Philippart.

Le bilan en 1869 n'en était pas moins impressionnant puisque la France comptait désormais 17440 Km de lignes en exploitation, elle avait rattrapé son retard et même dépassé nombre de pays européens. La construction de nombreuses gares à Paris était liée à la multiplication des grandes compagnies dont le terminus était la capitale – à l'exception de la Compagnie du Midi. Chaque grande compagnie construisit une, voire deux gares dans le centre de la capitale, sans que l'on ait songé à les relier l'une à l'autre autrement que par le chemin de fer de ceinture.

*Les gares parisiennes.*¹¹

Le directeur de la compagnie du chemin de fer de Strasbourg écrivait dès 1845 :

« La prudence la plus vulgaire exige que l'on donne aux gares principales des dimensions qui satisfassent non seulement aux nécessités actuelles, mais qui réservent encore largement celles que l'avenir peut amener. »

Ce sage programme ne fut pourtant pas toujours réalisé et les gares construites sous le Second Empire furent l'objet d'agrandissements, voire de reconstructions sur l'emplacement initial, qui fut généralement conservé.

L'implantation des gares avait été l'objet de longues discussions à la Chambre avant 1848, parce que certains parlementaires voulaient regrouper les terminus de toutes les grandes lignes en une seule gare centrale, tandis que les autres préfé-

¹⁰ C. Lamming, *Train touristiques en France*. Paris 2008, 97-99.

¹¹ Fr. Caron, *Histoire des Chemins de fer*. 2 vols. Paris 1997, I : 327-332.

raient les disperser pour ne faire de tort à aucun quartier de la capitale. Cette dernière tendance a prévalu et Paris n'a jamais eu de gare centrale comme Berlin. Elles correspondaient au plan de construction des chemins de fer en étoile puisque chaque compagnie voulait avoir sa gare tête de ligne dans le centre de Paris. Ainsi fut définie la philosophie des gares parisiennes vers 1850. D'une part elles représentèrent pour les compagnies de chemin de fer la face visible de leur réseau. Leur façade monumentale en particulier devait exprimer la prospérité de la Compagnie, afin de rassurer ses actionnaires. D'autre part elles devinrent partie intégrante du plan d'urbanisation du Baron Haussmann. Si on parlait d'embarcadère pour les gares construites avant 1850, le plan classique de la gare terminus avec bâtiment à l'extrémité des voies s'est imposé progressivement, sous le Second empire.

La Gare Denfert Rochereau

La Gare Denfert Rochereau¹² est le plus vieux bâtiment ferroviaire encore existant à Paris, mais elle représente un cas particulier. En effet elle a été construite en 1846 à la barrière d'Enfer. Elle est alors le terminus de la ligne de Sceaux, une courte ligne de banlieue, à voie large, construite selon une technologie originale, le système Arnoux.¹³ Ce polytechnicien avait mis au point un système d'essieux orientables pour les voitures, qui permettait de négocier des courbes à faible rayon. À l'origine, la gare était tracée en boucle, afin de permettre le retournement des voitures et d'éviter aux trains de manœuvrer dans une gare terminus, de sorte qu'elle fut la seule gare parisienne à forme circulaire. Toutefois le système Arnoux a été abandonné dans les années 1880, lorsque la ligne a été reconstruite avec un tracé classique et un écartement normal. Prolongée ensuite dans Paris jusqu'à la gare du Luxembourg et électrifiée en 1938, la ligne de Sceaux n'est plus qu'un tronçon de la ligne B du RER, de sorte que la Gare Denfert Rochereau est devenue une modeste station du RER. Si le bâtiment a été préservé, les trains circulent dans un tunnel et passent en dessous de la gare. Seule la façade arrondie, reconstruite elle aussi vers 1900, témoigne aujourd'hui de son destin original.

La Gare Saint Lazare

La Gare Saint Lazare¹⁴ est l'une des plus connues des gares parisiennes et représente le type de « cathédrale de l'humanité nouvelle » comme on appelait les gares lors de la naissance du chemin de fer. Elle est la plus ancienne des gares parisiennes. Dès 1837, elle était l'embarcadère (*indóház*) du Paris Saint Germain qui fut la première ligne de chemin de fer partant de la capitale.¹⁵ En 1843, elle devint l'embarcadère de la ligne Paris-Rouen, la première grande ligne au départ de Paris (144 kilomètres), puis la gare du réseau de l'Ouest, qui était l'extension de la

¹² Lamming, *Train touristiques en France*, 74–75.

¹³ Lamming, *La création du chemin*, 32–33.

¹⁴ Lamming, *Train touristiques en France*, 70–71.

¹⁵ Les premières lignes mises en exploitation en France étaient en 1833 Lyon Saint Etienne (57 km) et Strasbourg-Mulhouse.

ligne Paris-Rouen, prolongée jusqu'au Havre et à Dieppe, à laquelle vint s'ajouter la ligne de Paris à Cherbourg.

La gare actuelle n'a plus grand chose à voir avec l'embarcadère de 1837. Doté de 6 voies à quai, c'était un bâtiment provisoire en bois, qui regroupait le terminus des lignes de Saint Germain en Laye (inaugurée en 1837)¹⁶ et de Versailles Rive droite, chacune ayant 2 quais et 2 voies. En 1841, on construisit une seconde gare provisoire. C'était déjà un bâtiment en maçonnerie et lorsqu'il devint en 1843 le terminus de la ligne Paris-Rouen, il fut élargi à 6 voies.

Pourtant ce bâtiment se révéla insuffisant au début du Second empire. La gare Saint Lazare fut profondément remaniée entre 1852 et 1854 lorsqu'elle devint le terminus parisien de la compagnie de l'Ouest, née de la fusion des compagnies de Saint Germain, de Rouen, du Havre et de Cherbourg. On enleva 170,000 m³ de déblais au détriment de la rue de Stockholm et on perça un second tunnel sous la place de l'Europe. Entre 1862 et 1867 on a fait d'autres travaux pour occuper tout l'espace entre la rue de Rome à l'Ouest, qui a été percée en 1856, et la rue d'Amsterdam à l'Est. Ces travaux étaient parfaitement justifiés puisque la gare était en 1867 avec un trafic de 25 millions de voyageurs, la plus active du continent européen.

Le bâtiment du Second Empire se composait d'une simple façade et d'une verrière. La gare comportait déjà 12 voies à quai grâce à l'espace rendu disponible. C'est cette gare que peignit Claude Monet en 1876 et son tableau nous en donne une image avant les nouveaux travaux d'agrandissement. En effet la gare était devenue insuffisante sous la III^e République, parce qu'elle recevait déjà un important trafic de banlieue. C'est pourquoi elle fut reconstruite entre 1885 et 1889. Ces travaux, dirigés par l'architecte Juste Lisch, ont donné naissance aux grands bâtiments actuels, qui n'ont guère été modifiés depuis lors.

La Gare de Strasbourg ou Gare de l'Est

La Gare de Strasbourg, aujourd'hui gare de l'Est est l'une des toutes premières gares françaises, qui est encore incluse dans les bâtiments actuels. L'embarcadère de Strasbourg fut inauguré en 1850 par le prince président Louis Napoléon et l'événement fit alors la une des journaux. Elle succédait à une première gare ouverte l'année précédente, qui était disposée en U : les bâtiments entouraient les quelques voies terminus reliées entre elles par une batterie de plaques tournantes. Il n'y avait que 2 quais, l'un pour l'arrivée, l'autre pour le départ, qui entouraient les voies extrêmes. Une verrière coiffait le tout et abritait les voitures stationnées sur les voies centrales de la gare. On composait les trains avec les voitures, qui, une par une, étaient accrochées à la locomotive. Des ouvriers les poussaient à la main sur les plaques tournantes et on les roulait sur les voies du départ. Cette méthode était lente et compliquée, parce que l'on composait les convois à la demande, en fonction du nombre de voyageurs. On n'utilisait pas encore des rames fixes, composées d'un nombre déterminé de voitures.

Le chantier de la Gare de Strasbourg fut dirigé par l'ingénieur en chef de la compagnie, Pierre Cabanel de Sermet. Il était situé sur l'emplacement de l'ancien-

¹⁶ Lamming, *La création du chemin*, 16-17.

ne foire Saint Laurent et il débuta en 1847 après de longues discussions. Le résultat fut une gare étriquée, coincée entre les maisons, qui n'offrait que 5 voies à quai, mais le bâtiment de 1849 était élégant avec sa façade ornée de sculptures et sa verrière, véritable chef d'œuvre de Jacquemart. S'il était peu pratique du point de vue de l'exploitation, il remplissait toutefois son rôle, à une époque où les compagnies recherchaient le prestige et la considération du grand public, même si elles laissaient aux chefs de gare les problèmes d'une exploitation difficile.

En 1854 avant même la construction de la ligne de Paris à Mulhouse, la gare de Strasbourg, qui desservait essentiellement Reims, Nancy et Strasbourg recevait déjà 550,000 voyageurs par an. Il fallut faire alors des extensions en dehors de la gare, en lui ajoutant des quais extérieurs, à la place des abattoirs existant. C'est pourquoi la compagnie de l'Est voulut construire une autre gare place de la Bastille, pour desservir le ligne de Mulhouse, mais ce projet n'aboutit pas.

La gare de Strasbourg bénéficia en revanche des plans d'urbanisme d'Hausmann, puisqu'elle s'ouvrait sur la grande voie Nord Sud de la capitale, le boulevard de Strasbourg qui dans un premier temps atteignit les Grands Boulevards entre les portes saint Denis et saint Martin avant d'être prolongé jusqu'au Châtelet et à la Seine. Elle s'ouvrait donc sur le nouvel axe Nord Sud de la capitale et s'inscrivait superbement dans le plan haussmanien. La gare a connu diverses extensions avant son doublement en 1931, rendu nécessaire par l'accroissement du trafic avec l'Alsace-Lorraine. On passa alors à 30 voies à quai, mais on conserva le bâtiment du Second Empire.

La Gare de la Bastille

La Gare de la Bastille, aujourd'hui disparue et remplacée par l'Opéra Bastille dans les années 1980, était située place de la Bastille. Elle était destinée à devenir la tête de la grande ligne Paris Mulhouse Bâle via Troyes, puisque la gare de Strasbourg était déjà saturée. Mais la Compagnie de l'Est se heurta à l'opposition de l'armée qui craignait une ligne passant trop près du polygone de Vincennes.¹⁷ Les militaires autorisèrent enfin la Compagnie de l'Est à construire une ligne partant du faubourg Saint Antoine. En réalité la gare ne fut jamais que le terminus d'une courte ligne de banlieue de l'Est parisien (Boissy Saint Léger), aujourd'hui intégrée dans la ligne A du R.E.R. En 1874, elle fut prolongée et raccordée à la ligne Paris Troyes, mais comme la guerre de 1870 avait amputé le réseau de l'Est de 850 km de lignes principales, la Compagnie de l'Est n'avait plus besoins d'une autre grande gare à Paris et la Gare de l'Est lui suffisait amplement pour son trafic Grandes lignes.

L'architecte était celui de la Gare de Lyon, François Alexis Cendrier. De lignes simples et nettes, elle était petite, peu impressionnante mais elle plaisait aux gens du quartier, le Faubourg Saint Antoine, qui espéraient que la gare leur apporterait la prospérité. Le bâtiment voyageurs se situait à l'étage supérieur et surplombait la place de la Bastille parce que la ligne avait été tracée pour passer au dessus des

¹⁷ Il convient de rappeler que depuis 1840 Paris était entourée de fortifications, qui permettront d'ailleurs en 1870, au prix d'immenses sacrifices pour les Parisiens, d'arrêter l'armée prussienne pendant plusieurs mois.

rues et éviter la construction de passages à niveau. Pour les voyageurs il y avait deux escaliers et pour les véhicules côté Nord, une rampe d'accès. La façade mesurait 250 mètres sur 30 et précédait une grande verrière abritant 4 voies à quai et une petite contenant 2 voies. Les quais étaient courts et les 6 voies se rejoignaient rapidement dans la courbe de l'avenue Daumesnil et il fallait utiliser au maximum la longueur des 6 voies.

La Gare du Nord

En revanche la Gare du Nord¹⁸ était un superbe bâtiment orné de statues monumentales qui était l'expression triomphante de la région du Nord, très industrialisée, et de la compagnie des chemins de fer du Nord. Fondée par la branche française des Rothschild en 1845, la compagnie n'atteignit Paris qu'en 1846 avec l'ouverture de la ligne Paris Amiens Lille (avec embranchement à Douai pour Valenciennes). C'était le réseau des ports de la mer du Nord, des mines, des industries textiles et de la sidérurgie, comme la compagnie de l'Ouest était le réseau des ports de la Manche.

La gare de 1846 fut construite par Léonce Reynaud, professeur d'architecture à l'école Polytechnique qui publia en 1850 un *Traité d'architecture des gares* qui fit autorité au XIX^e siècle. Cependant la première gare du Nord ne fut pas une réussite car elle s'est révélée rapidement trop petite, de sorte qu'elle a été démolie vers 1860. Comme les Rothschild n'aimaient pas gaspiller, ils firent transporter les pierres à Lille, où elle servirent à construire la gare de la ville mais les Lillois n'ont pas pris ombrage de cette sage mesure d'économie.

Le bâtiment de 1864, qui est la gare actuelle, est l'œuvre du grand architecte d'origine allemande, Jacques Hittorff,¹⁹ qui avait construit l'église de Saint Vincent de Paul située près de la gare du Nord. Parce que le baron James de Rothschild admirait beaucoup cette église, il a confié à Hittorff l'élaboration du projet.

Tout comme la gare de l'Est, la gare du Nord n'est pas vraiment fonctionnelle, car elle a été conçue comme une œuvre d'art destinée à célébrer la puissance et la richesse de la compagnie du Nord. Elle fut conçue comme un monument d'équilibre et de beauté, alors que son rôle pratique d'expédier et de recevoir des trains était considéré comme secondaire. Deux éléments sont jugés essentiels ; la façade ornée de nombreuses statues, qui a subsisté jusqu'à aujourd'hui, et derrière elle, la verrière qui abrite les trains. Les architectes font ce que leur demandent les compagnies. Hittorff a pleinement répondu aux exigences de son commanditaire, auquel il a laissé une gare trop petite, qui ne comportait à l'origine que 8 voies à quai, et ils ont sous-estimé l'augmentation vertigineuse du trafic. La gare du Nord a connu de nombreuses extensions en sous-sol mais le bâtiment du XXI^e siècle a préservé la façade monumentale construite par Jacques Hittorff.

¹⁸ Lamming, *La création du chemin*, 72-73.

¹⁹ Jacques Hittorff (1792-1867). Né à Cologne, il vint à Paris à l'âge de 18 ans et travailla dans l'atelier de l'architecte Percier. Il compléta sa formation par un tour d'Europe entre 1820 et 1823. Employé comme architecte décorateur à la Cour des Bourbons, il fut le responsable de la décoration du sacre de Charles X à Reims en 1824. Il était d'orientation néo-classique mais suivit l'évolution et sut utiliser les techniques nouvelles.

La Gare Montparnasse

La gare Montparnasse est celle qui a connu les plus grandes transformations par rapport aux bâtiments du XIX^e siècle., mais comme la gare de l'Est, elle bénéficia à l'origine des plans d'urbanisme du préfet Haussmann. Celui-ci voulait en effet percer une avenue à travers la rive gauche qui aurait relié la nouvelle gare aux quais de la Seine en face du Louvre. Le percement de la rue de Rennes s'arrêta toutefois au boulevard Saint Germain à la hauteur de Saint Germain des Prés, car au delà le percement fut rendu impossible par la présence d'ensembles monumentaux prestigieux comme l'abbaye de Saint Germain des Prés et le palais de l'Institut de France. L'entreprise se limita à l'acquisition de nombreux terrains et la rue de Rennes ne fut pas prolongée, comme prévu, jusqu'à la Seine.

Un première gare succéda à l'embarcadere du Paris Versailles Rive gauche qui avait été inauguré le 18 septembre 1840. En effet celui-ci se révéla insuffisant lorsque celui-ci reçut tout le trafic de la ligne de Chartres. La ligne, qui avait d'abord été prolongée jusqu'au Mans, desservit bientôt la Bretagne Nord (Rennes, Saint Briec et Brest) ainsi que la Normandie méridionale (ligne Paris-Dreux-Granville). C'est pourquoi en 1852, on inaugura au même endroit une gare digne d'une grande ligne. Les plans étaient dus à l'architecte Victor Lenoir et correspondaient au schéma qui est rapidement devenu classique.²⁰ Le bâtiment voyageurs était en forme de U. Chacune des deux ailes abritait 2 voies avec une voie centrale pour le retour des machines. Pour ne pas gêner la circulation urbaine, les voies quittaient la gare par un viaduc haut de 65 mètres, qui traversait l'avenue du Maine et le boulevard de Montrouge. Après 1866, les trains Paris Bordeaux de la compagnie du chemin de fer de l'État partirent également de la gare Montparnasse, de sorte qu'il fallut ajouter 4 voies à quai en 1890.

En perçant la rue de Rennes, Haussmann donne au bâtiment aujourd'hui disparu un aspect majestueux tout comme celui de la gare de l'Est avec le boulevard de Strasbourg. La rue de Rennes eut moins de chances que le boulevard de Strasbourg puisqu'elle ne dépassa pas Saint Germain des Prés et ne fut pas prolongée, comme prévu, jusqu'à la Seine.

La gare du Second Empire, devenue insuffisante malgré les extensions de la gare du Maine réalisée dans les années 1930, a été rasée en 1964 et sur son emplacement on a construit la Tour Montparnasse. Depuis 1990, la gare Montparnasse située avenue du Maine, fonctionnelle, pratique et propre, a connu une seconde jeunesse avec le TGV Atlantique, dont elle est la tête de ligne, tandis que la façade de verre évoque celle des gares du Second Empire.²¹

²⁰ Par exemple, on retrouve ce plan à Budapest à *Nyugati Pályaudvar*, œuvre de l'architecte Gustave Eiffel

²¹ Lamming, *Train touristiques en France*, 68-69..

donnait sur le boulevard Diderot. En outre l'édifice fut incendié en partie en mai 1871 durant la Commune de Paris.

En outre cette était étriquée et mal adaptés au trafic intense qui va se développer, puisqu'elle ne comportait que 3 voies de départ et 2 voies d'arrivée et une unique grande halle de 220 mètres sur 42. Pour toutes ces raisons, la compagnie du PLM profita de l'Exposition universelle de 1900 pour raser la gare du Second Empire et s'offrir une gare toute neuve –tout comme le Paris Orléans le fit de l'autre côté de la Seine. Dorénavant, la haute tour de l'horloge domine le paysage du quartier et la gare inaugurée en 1902 apporta tardivement au PLM la magnifique tête de pont qui lui manquait jusque-là.

Conclusion

Dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, le bilan du Second Empire est impressionnant. Il a vraiment créé le réseau en étoile, qui a servi de base au programme actuel des TGV. Il a déterminé l'emplacement des gares terminus, il les a construites et pour les gares du Nord et de l'Est, il nous a même légués de somptueux bâtiments, qui existent encore aujourd'hui après de nombreux travaux d'agrandissement. Le métro, puis le RER ont multiplié les liaisons entre les gares, mais on n'a jamais réalisé le projet de gare centrale, écarté avant l'avènement de Napoléon III –même si certains projets l'évoquent périodiquement pour la plus grande joie des provinciaux, qui rêvent d'échapper à la corvée du changement de gare. Le paysage monumental de la capitale ne se conçoit donc pas sans les grandes gares parisiennes qui s'inscrivirent dans le plan de modernisation de Paris voulu par Louis-Napoléon Bonaparte et mis en œuvre par le préfet Haussmann.

On constate d'ailleurs une évolution de la gare parisienne : dans un premier temps, les architectes ont voulu que la gare se fonde dans le paysage parisien et que les bâtiments ressemblent aux immeubles de rapport. Elles étaient affaire d'ingénieur et l'architecte n'intervenait que pour dessiner la (modeste) façade. L'édifice fondateur de la nouvelle architecture ferroviaire fut la gare de l'Est, qui fut l'une des plus imitées dans le monde, car elle était beaucoup plus monumentale que les précédentes et elle avait été exécutée par des artistes de grande réputation. En outre elle s'inscrivait dans le plan de rénovation urbaine voulu par Napoléon III et réalisé par Haussman.

La Gare d'Orléans

La Gare d'Orléans (aujourd'hui gare d'Austerlitz) fut construite en 1840 sur un emplacement médiocre, éloigné alors du centre de la capitale et mal relié à celui-ci, en attendant la construction du pont d'Austerlitz.²² D'autre part les vastes terrains de l'hôpital de la Salpêtrière et le Jardin des Plantes empêchèrent tout agrandissement. Mise en service en 1840 lors de l'inauguration du Paris Juvisy, qui était le premier tronçon de la ligne d'Orléans (ouverte à l'exploitation en 1843), la gare fut agrandie en 1846, sans résoudre aucun problème.

C'est pourquoi la très économe compagnie du Paris-Orléans s'est résolue à dépenser 18 millions de francs²³ pour reconstruire la gare en 1862. Elle est l'œuvre de l'ingénieur Camille Polonceau qui dessina son architecture métallique. Il se fit le grand propagateur des halls en verre et en fer et ouvrit la voie à Gustave Eiffel. La grande halle de 250 mètres avait une portée considérable pour l'époque et montrait une verrière de 50 mètres. Mais à la différence du plan classique en U, la façade fut, faute de place, construite parallèlement aux voies de sorte que le bâtiment voyageurs était sans forme et ce qui était plus grave d'accès difficile aux voyageurs. Après 1870, la compagnie prit conscience des défauts de la gare et décida de faire construire pour l'Exposition universelle de 1900 la gare d'Orsay (transformée aujourd'hui en Musée), tandis que la gare d'Austerlitz était reléguée au rang de gare de passage.

La Gare de Lyon

La gare de Lyon est la tête de ligne de l'artère impériale, la ligne de la prospérité industrielle et touristique établie par le Second Empire qui a connu les débuts de la Côte d'Azur, la ligne qui par Marseille conduit en Algérie.

En 1849, lors de l'ouverture de la gare de Paris à Lyon, l'embarcadère n'était pourtant qu'un modeste bâtiment de planches, qui a été rapidement remplacé. En 1855, l'architecte François-Alexis Cendrier construisit une nouvelle gare en dur, qui n'était pas l'établissement digne des ambitions du PLM. En effet le bâtiment était, comme la gare d'Orléans, assez éloigné du centre de la capitale, mais surtout c'est un édifice bas, triste et pour tout dire anonyme. C'est une vitrine peu flatteuse du PLM, qui ne correspond ni à l'importance de ce réseau ni à la tête de ligne de l'artère impériale.²⁴

Comme pour la gare d'Orléans, la façade, qui donnait sur la rue de Chalon, n'était pas non plus tournée vers le centre de Paris, puisqu'elle n'ouvrait pas sur le boulevard Diderot comme aujourd'hui. C'était à vrai dire un bâtiment digne d'une préfecture de province. Cette disposition d'une gare placée sur le côté des voies (comme c'est le cas de la gare d'Austerlitz) avait été jugée plus commode par les ingénieurs du chemin de fer, qui la préférèrent à la disposition en U avec la gare à l'extrémité des voies. En venant du centre de Paris, on ne voyait que deux halles métalliques couvrant les voies et dominant la place qui

²² Lamming, *Train touristiques en France*, 61-63.

²³ Ce qui représentait un peu plus de 7 millions de florins rhénans

²⁴ Lamming, *Train touristiques en France*, 68-69.